



**Conseil Économique
et Social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/SC.1/2005/1
19 mai 2005

Original : FRANÇAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

Comité des Transports Intérieurs

Groupe de travail des transports routiers

(Quatre-vingt-dix-neuvième session, 17-19 octobre 2005)

**HARMONISATION DES PRESCRIPTIONS APPLICABLES AUX OPÉRATIONS
DE TRANSPORT INTERNATIONAL PAR ROUTE ET FACILITATION
DE CES OPÉRATIONS**

Protocole Additionnel à la CMR

Lors de sa quatre-vingt dix-huitième session, le SC.1 a demandé à UNIDROIT de préparer une version révisée et complétée de son projet initial de Protocole à la CMR visant à introduire la lettre de voiture électronique. Suite à cette demande, le professeur Putzeys a été chargé par le Secrétaire général d'UNIDROIT, d'élaborer ce projet. Le texte de ce projet de Protocole ainsi que la note introductive l'accompagnant sont repris ci-après..

Il est attendu que le Groupe de travail SC.1 examine ce texte au cours de sa 99^{ème} session, se prononce sur les principes qui y sont contenus et définisse la procédure à suivre pour conduire à la signature de ce Protocole.

**PROTOCOLE ADDITIONNEL À LA CONVENTION RELATIVE AU CONTRAT DE
TRANSPORT INTERNATIONAL DE MARCHANDISES PAR ROUTE (CMR)
CONCERNANT LA LETTRE DE VOITURE ÉLECTRONIQUE**

LES PARTIES AU PRESENT PROTOCOLE,

ETANT PARTIES à la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR), à Genève, en date du 19 mai 1956,

DESIREUSES de compléter ladite Convention afin de faciliter l'établissement de la lettre de voiture par les procédés employés pour l'enregistrement et le traitement électroniques des données,

SONT CONVENUES de ce qui suit :

Article premier

Aux fins du présent Protocole, "Convention" signifie la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR).

Article 2

1. Sous réserve des dispositions du présent Protocole, la lettre de voiture visée à l'article 5 de la Convention, peut être établie par tout procédé employé pour l'enregistrement et le traitement électroniques des données.

Pareille lettre, sous forme codifiée ou non, sera considérée comme équivalente à la lettre de voiture visée à l'article 5 de la Convention et, de ce fait, aura la même force probante et déploiera les mêmes effets que cette dernière, si, cumulativement :

- a) Elle satisfait aux exigences et remplit les fonctions prescrites par la Convention;
- b) Les données qui y sont inscrites:
 - (i) sont mémorisées, archivées et prêtes à être utilisées à tout moment et aussi longtemps qu'il le faut pour respecter la Convention et les législations nationales applicables du fait de son établissement ;
 - (ii) peuvent être transformées en signes d'écriture lisibles ou rendues autrement accessibles à tout ayant droit, même s'il ne dispose pas de l'équipement technique adéquat.
- c) Elle est authentifiée par les parties au contrat de transport.

2. Il est entendu que l'équivalence, dont il est question au paragraphe 1 ci-dessus, est atteinte :

- a) Dès que le but d'une exigence ou d'une fonction requise par la Convention est réalisé même si les procédures utilisées diffèrent de celles mentionnées par la Convention;

- b) Si les données, mentionnées sous la lettre b du paragraphe 1er ci-dessus sont disponibles et peuvent être lues et, conformément à la Convention, complétées ou modifiées:
- (i) en cours de route, notamment, mais pas exclusivement, à bord du véhicule routier, ou;
 - (ii) auprès des parties contractantes, sur place ou à distance, ou;
 - (iii) auprès d'un tiers, sur place ou à distance, si ce tiers est chargé par le transporteur de l'enregistrement et du traitement électroniques des lettres de voiture visées par le présent Protocole.
- c) Si l'authentification des lettres de voitures, visée par l'article 5 de la Convention, se fait, selon le choix du transporteur et de l'expéditeur, par l'apposition:
- (i) de leurs signatures, convenues, tant en ce qui concerne les personnes autorisées à les apposer qu'en ce qui concerne la forme de ces signatures (signature imprimée, signature apposée au moyen d'un stylo électronique, signature électronique non certifiée, signature électronique certifiée par un tiers, etc.), ou;
 - (ii) des timbres électroniques convenus, remplaçant, conformément à la Convention, les signatures du transporteur et de l'expéditeur.

3. L'expéditeur et le transporteur faisant usage des lettres de voiture visées par le présent Protocole, conviennent des procédures et de leur mise en oeuvre pour se conformer aux dispositions du présent Protocole et de la Convention.

4. En tout cas, le transporteur délivre à l'expéditeur, à la demande de celui-ci, un récépissé des marchandises et toute indication nécessaire pour l'identification de l'envoi et l'accès aux lettres de voitures visées par le présent Protocole.

5. Les documents visés par l'article 6 paragraphe 2, lettre g et l'article 11 de la Convention peuvent être fournis par l'expéditeur au transporteur sous forme d'enregistrement électronique des données, si ces documents existent sous cette forme, si les parties ont convenu des procédures permettant d'établir un lien entre ces documents et la lettre de voiture visée par le présent Protocole et si les conditions énumérées au paragraphe 1, lettre b et au paragraphe 2, lettre b du présent article sont remplies pour lesdits documents.

DISPOSITIONS FINALES

Article 3

1. Le présent Protocole sera ouvert à la signature des États qui sont signataires de la Convention ou y ont adhéré et qui sont soit membres de la Commission économique pour l'Europe, soit admis à cette Commission à titre consultatif conformément au paragraphe 8 du mandat de cette Commission.

2. Le présent Protocole restera ouvert à l'adhésion de tout État visé au paragraphe 1 du présent article et qui est Partie à la Convention.
3. Les États susceptibles de participer à certains travaux de la Commission économique pour l'Europe en application du paragraphe 11 du mandat de cette Commission et qui ont adhéré à la Convention peuvent devenir Parties contractantes au présent Protocole en y adhérant après son entrée en vigueur.
4. Le présent Protocole sera ouvert à la signature à Genève duau inclus. Après cette date, il sera ouvert à l'adhésion.
5. Le présent Protocole est sujet à ratification après que l'État concerné aura ratifié la Convention ou y aura adhéré.
6. La ratification ou l'adhésion sera effectuée par le dépôt d'un instrument auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.
7. Tout instrument de ratification ou d'adhésion, déposé après l'entrée en vigueur d'un amendement au présent Protocole à l'égard de toutes les Parties contractantes ou après l'accomplissement de toutes les mesures requises pour l'entrée en vigueur de l'amendement à l'égard desdites parties, est réputé s'appliquer au Protocole modifié par l'amendement.

Article 4

1. Le présent Protocole entrera en vigueur le quatre-vingt-dixième jour après que cinq des États mentionnés aux paragraphes 1 et 2 de l'article 3 du présent Protocole auront déposé leur instrument de ratification ou d'adhésion.
2. Pour chaque État qui le ratifiera ou y adhérera après que cinq États auront déposé leur instrument de ratification ou d'adhésion, le présent Protocole entrera en vigueur le quatre-vingt-dixième jour qui suivra le dépôt de l'instrument de ratification ou d'adhésion dudit État.

Article 5

1. Chaque Partie contractante pourra dénoncer le présent Protocole par notification adressée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.
2. La dénonciation prendra effet douze mois après la date à laquelle le Secrétaire général en aura reçu notification.
3. Toute Partie contractante qui cessera d'être partie à la Convention cessera à la même date d'être partie au présent Protocole.

Article 6

Si, après l'entrée en vigueur du présent Protocole, le nombre de Parties contractantes se trouve, par suite de dénonciations, ramené à moins de cinq, le présent Protocole cessera d'être en vigueur à partir de la date à laquelle la dernière de ces dénonciations prendra effet. Il cessera également d'être en vigueur à partir de la date à laquelle la Convention elle-même cessera d'être en vigueur.

Article 7

1. Tout État pourra, lors du dépôt de son instrument de ratification ou d'adhésion ou à tout moment ultérieur, déclarer, par notification adressée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, que le présent Protocole sera applicable, à tout ou partie des territoires qu'il représente sur le plan international et pour lesquels il a fait une déclaration conformément à l'article 46 de la Convention. Le présent Protocole sera applicable au territoire ou aux territoires mentionnés dans la notification à dater du quatre-vingt-dixième jour après réception de cette notification par le Secrétaire général ou, si à ce jour le Protocole n'est pas encore entré en vigueur, à dater de son entrée en vigueur.

2. Tout État qui aura fait, conformément au paragraphe précédent, une déclaration ayant pour effet de rendre le présent Protocole applicable à un territoire qu'il représente sur le plan international pourra, conformément à l'article 5 ci-dessus, dénoncer le Protocole séparément en ce qui concerne ledit territoire.

Article 8

1. Tout différend entre deux ou plusieurs Parties contractantes touchant l'interprétation ou l'application du présent Protocole que les Parties n'auraient pu régler par voie de négociations ou par un autre mode de règlement pourra être porté, à la requête d'une quelconque des Parties contractantes intéressées, devant la Cour internationale de Justice, pour être tranché par elle.

Article 9

1. Chaque Partie contractante pourra, au moment où elle signera ou ratifiera le présent Protocole ou y adhérera, déclarer par une notification adressée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, qu'elle ne se considère pas liée par l'article 8 du présent Protocole. Les autres Parties contractantes ne seront pas liées par l'article 8 envers toute Partie contractante qui aura formulé une telle réserve.

2. La déclaration visée au paragraphe 1 du présent article pourra être retirée à tout moment par une notification adressée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

3. Aucune autre réserve au présent Protocole ne sera admise.

Article 10

1. Après que le présent Protocole aura été en vigueur pendant trois ans, toute Partie contractante pourra, par notification adressée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, demander la convocation d'une conférence à l'effet de réviser le présent Protocole. Le Secrétaire général notifiera cette demande à toutes les Parties contractantes et convoquera une conférence de révision si, dans un délai de quatre mois à dater de la notification adressée par lui, le quart au moins des Parties contractantes lui signifient leur assentiment à cette demande.

2. Si une conférence est convoquée conformément au paragraphe précédent, le Secrétaire général en avisera toutes les Parties contractantes et les invitera à présenter, dans un délai de trois mois, les propositions qu'elles souhaiteraient voir examiner par la Conférence. Le Secrétaire général communiquera à toutes les Parties contractantes l'ordre du jour provisoire de la Conférence, ainsi que le texte de ces propositions, trois mois au moins avant la date d'ouverture de la Conférence.

3. Le Secrétaire général invitera à toute conférence convoquée conformément au présent article tous les États visés aux paragraphes 1 et 2 de l'article 3, ainsi que les États devenus Parties contractantes en application du paragraphe 3 de l'article 3 du présent Protocole.

Article 11

Outre les notifications prévues à l'article 10, le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies notifiera aux États visés aux paragraphes 1 et 2 de l'article 3, ainsi qu'aux États devenus Parties contractantes en application du paragraphe 3 de l'article 3 du présent Protocole :

- a) les ratifications et adhésions en vertu de l'article 3;
- b) les dates auxquelles le présent Protocole entrera en vigueur conformément à l'article 4;
- c) les communications reçues en vertu de l'alinéa 2 de l'article 2;
- d) les dénonciations en vertu de l'article 5;
- e) l'abrogation du présent Protocole conformément à l'article 6;
- f) les notifications reçues conformément à l'article 7; et
- g) les déclarations et notifications reçues conformément aux paragraphes 1 et 2 de l'article 9.

Article 12

Après le l'original du présent Protocole sera déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, qui en transmettra des copies certifiées conformes à chacun des États visés aux paragraphes 1, 2 et 3 de l'article 3 du présent Protocole.

FAIT à Genève, le, en un seul exemplaire, en langues anglaise et française, les deux textes faisant également foi.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, à ce dûment autorisés, ont signé le présent Protocole au nom

Note introductive

Si, depuis le 19 mai 1956, date de la signature de la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR), les modes de transport (rail, route, air et navigations maritime et intérieure) n'ont pas changé, les modes de transmission des informations utilisés à l'occasion de ces transports ont profondément évolué. Des documents de transport sur support papier (les lettres de transport ou de voiture, les connaissements), les utilisateurs sont pratiquement tous passés aux échanges de données informatisés.

Aussi, le législateur international a-t-il veillé à adapter les conventions en la matière des transports à cette évolution. Tel fut le cas pour le rail (COTIF-CIM, 1999), la navigation intérieure (CMNI, 2000) et l'air (Montréal, 1999). Des projets sont en voie d'élaboration pour la navigation maritime au sein de la CNUDCI. Seul le transport routier international (CMR, 1956-1978) n'a pas encore bénéficié de cette adaptation, alors que l'échange des données par la voie informatique (le « suivi » de la marchandise) est largement pratiqué.

De leurs côtés, les États et les organisations internationales d'intégration économique (l'Union européenne en particulier) ont élaboré des instruments visant à sécuriser ces échanges, notamment l'identification et l'authentification des signatures, l'inaltérabilité des données, l'accessibilité et la reproduction des données, etc.

Au cours de sa 92ème session, le Groupe de travail des transports routiers (SC.1) a recommandé l'élaboration d'un Protocole sur l'échange des données informatisées à la Convention CMR et a sollicité à cet effet la collaboration de l'*Institut international pour l'unification du droit privé (UNIDROIT)* à Rome, représenté par le professeur Jacques Putzeys.

Différents documents de travail ont été rédigés, notamment une note présentée par le professeur Putzeys le 31 août 2000 (TRANS/SC.1/2000/9) et un projet de Protocole du 1^{er} août 2000 (TRANS/SC.1/7/Add.1).

A l'issue de sa 95ème session des 16-19 octobre 2001, le Groupe de travail a entendu solliciter par écrit, via un questionnaire, l'avis des Parties contractantes à la CMR (TRANS/SC.1/369 et TRANS/SC.1/2001/1 du 15 février 2002).

Cet avis est analysé dans le document TRANS/SC.1/2002/2 du 30 juillet 2002. Il y apparaît une unanimité pour que soit complété l'article 5 CMR afin de permettre l'utilisation d'une « *lettre de voiture électronique* ». Le texte proposé a recueilli une large approbation, moyennant quelques adaptations rédactionnelles. L'Allemagne fit cependant des observations de fond (TRANS/SC.1/2002/2/Add.1 du 30 juillet 2002) et une proposition d'un protocole plus large (TRANS/SC.1/2003/1 du 15 avril 2003). La France fit des suggestions de forme (TRANS/SC.1/2002/2/Add. 2).

Ces réponses ont été commentées dans une note du professeur Putzeys du 10 août 2002 (TRANS/SC.1/2002/2/Add. 3).

Eu égard aux divergences existant entre le projet UNIDROIT et le projet de la délégation allemande, les membres du SC.1 furent saisis d'un nouveau questionnaire le 31 janvier 2004,

dont les réponses sont analysées dans le document TRANS/SC.1/2004/3. Elles font apparaître une nette majorité en faveur de la proposition d'UNIDROIT (14 pays, auxquels viennent s'ajouter deux pays qui ont appuyé cette proposition en séance, contre 2 pour la proposition allemande). Des observations et suggestions ont été faites à propos du texte proposé par UNIDROIT.

Le projet de Protocole complémentaire (il ne peut être question de modifier la CMR, ce qui nécessiterait la mise en œuvre de la procédure prévue à l'art. 49 CMR) présenté ici est entièrement différent du projet de 2000. Il y est tenu compte des observations et suggestions faites par les États, y compris l'Allemagne. Contrairement au projet initial, celui-ci ne reproduit plus les normes adoptées pour d'autres modes de transport (voir l'analyse de ces normes dans les notes du professeur Putzeys, citées ci-dessus). Il se veut spécifique au transport routier international en raison du fait que, notamment :

- La lettre de voiture est un document probatoire du contrat de transport;
- Elle doit être « rédigée » en trois exemplaires originaux;
- Un exemplaire doit accompagner la marchandise; et
- Le droit de disposition dépend de la détention de la lettre de voiture ou de la remise du troisième exemplaire.

Des études juridiques et techniques approfondies ont été menées dont il résulte que le procédé d'échange de données par la voie informatique est entièrement fiable, voire plus fiable que le support papier (notamment sur le plan de l'inaltérabilité des données en cours de route)

L'essentiel du projet se trouve dans son objet : l'équivalence fonctionnelle de la lettre de voiture électronique par rapport à la lettre de voiture telle que prévue apparemment par la CMR. « Apparemment », car la CMR n'impose aucun support particulier pour cette lettre de voiture.

1. L'utilisation d'une lettre de voiture électronique est autorisée ; elle n'est évidemment pas imposée ; il faudra l'accord des parties pour qu'il en soit fait usage.
 2. A l'heure actuelle, les documents annexés peuvent aussi être transmis par la voie informatique ; tel est le cas pour de nombreux documents administratifs (douaniers et autres).
 3. L'équivalence fonctionnelle implique que les données de la lettre de voiture électronique puissent être « suivies » comme celles de la lettre de voiture papier : archivage, consultation, reproduction (même en cours de route) et que les signatures soient sécurisées tout comme les données elles-mêmes).
 4. Afin de suivre la cargaison (traçage), des récépissés resteront nécessaires.
 5. Il n'est pas possible de décrire toutes les procédures actuellement utilisées et à concevoir. Ce sera l'affaire des parties. Toute précision ne pourrait qu'entraîner la confusion.
-